Deutscher Bundestag **Drucksache 17/6867**

17. Wahlperiode 26. 08. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Dr. Anton Hofreiter, Cornelia Behm, Harald Ebner, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Oliver Krischer, Stephan Kühn, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Stand der Maßnahmen zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms

Der Bundesrat hat am 24. Oktober 2010 beschlossen: „Die Lärmemissionen des Schienengüterverkehrs werden insbesondere an den Hauptabfuhrstrecken von der betroffenen Bevölkerung als zunehmend belastend empfunden. Der vom Schienengüterverkehr verursachte Lärm ist geeignet, die Akzeptanz dieses grundsätzlich umweltfreundlichen Verkehrsträgers nachhaltig zu gefährden. Verbesserungen beim Lärmschutz in diesem Bereich sind daher dringlich. Dabei sind Maßnahmen vorrangig, mit denen der Lärm an der Quelle bekämpft wird“ (Bundesratsdrucksache 553/10).

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP wird die Absicht erklärt, zur Lärmminderung beim Schienenverkehr den sogenannten Schienenbonus abzuschaffen, mit dem 5 dB (A) vom gemessenen Schallpegel abgezogen werden. Die Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und FDP haben – da ihnen die Arbeiten an diesem Thema im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung offensichtlich nicht zügig genug vorankommen – die Bundesregierung in ihrem vom Deutschen Bundestag beschlossenen Antrag auf Bundestagsdrucksache 17/4861 nochmals aufgefordert, „den Schienenbonus schrittweise abzuschaffen und dem Deutschen Bundestag hierzu einen Gesetzentwurf so rechtzeitig vorzulegen, dass die Vorhabenträger ab 2012 ihre Planungen für den neuen Bundesverkehrswegeplan ohne Schienenbonus planen können.“

Am 5. Juli 2011 unterzeichneten der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, und der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Dr. Rüdiger Grube, ein Eckpunktepapier, das die Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems ab 2012 vorsieht, welches höhere Entgelte für nicht komplett lärmsanierte Züge vorsieht. Die Mittel sollen in einen Fonds fließen, den DB (Deutsche Bundesbahn) Netz AG verwaltet, und der in gleicher Höhe durch Bundeshaushaltsmittel ergänzt werden soll. Aus diesem Fonds soll die Lärmsanierung finanziert werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie weit ist das Verfahren zur notwendigen Änderung der Anlage 2 der Verkehrslärmschutz-Verordnung (16. BImSchV) zur Beseitigung des Schienenbonus gemäß der Forderung des Bundesrats vom 18. April 2011 fortgeschritten, bis wann soll es abgeschlossen werden, oder welche alternativen gesetzlichen Verfahren zur Abschaffung des Schienenbonus sind in die Wege geleitet worden?

2. Wird, wie von den Koalitionsfraktionen im Antrag auf Bundestagsdrucksache 17/4861 gefordert, noch im Jahr 2011 ein Gesetzentwurf vorgelegt, damit „die Vorhabenträger ab 2012 […] ohne Schienenbonus planen können?“
3. Welche Bestandstrecken in welchen Abschnitten von den insgesamt 1 200 Kilometern (siehe Antwort zu Frage 10 auf Bundestagsdrucksache 17/2308), wären bei einer Abschaffung des Schienenbonus konkret zu sanieren (bitte tabellarische Aufstellung)?
4. Für welche Streckenabschnitte bei Neu- und Ausbaustrecken des Bedarfsplans müssten bei einer Abschaffung des Schienenbonus zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen geplant werden, und welche Kostensteigerungen sind damit verbunden (bitte tabellarische Aufstellung)?
5. Gilt das durch die Bundesregierung und Deutsche Bahn AG wiederholt erklärte Ziel, die Belastungen aus Schienenverkehrslärm für Anwohner bis 2020 zu halbieren, mit oder ohne den Schienenbonus, und inwiefern ist bei dieser Zielvorgabe auch eine Verkehrszunahme im Schienenverkehr einbezogen worden?
6. Plant die Bundesregierung den Eisenbahnverkehrsunternehmen ordnungsrechtlich Lärmminderungsmaßnahmen aufzuerlegen?

   Wenn ja, bis wann?

   Wenn nein, warum nicht?
7. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um den Lärmschutz an Altstrecken rechtlich und administrativ zu regeln, und bis wann sind diese Maßnahmen geplant?
8. Wird sich die Bundesregierung international bei der EU zur Beschaffung von Neufahrzeugen im Schienenverkehr für Lärmminderungsvorgaben gemäß neuestem Stand der Technik einsetzen und national der zuständigen Aufsichtsbehörde (Eisenbahn-Bundesamt – EBA) vorgeben, damit das Machbare auch bei der notwendigen Modernisierung des Fahrzeugparks erfolgt?
9. Ist der Bundesregierung bekannt, wie viele Menschen aufgrund von Bahnlärm unter gesundheitlichen Einschränkungen leiden (bitte einzeln aufführen für Schlafstörungen, Depressionen oder psychiatrische Behandlungen, Bluthochdruck oder andere Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Herzinfarkte und weitere Erkrankungen), bzw. wird die Bundesregierung diese Daten so bald wie möglich durch geeignete Untersuchungen ermitteln lassen, falls diese nicht zur Verfügung stehen?
10. Ist der Bundesregierung – gegebenenfalls exemplarisch – bekannt, wie viele Grundstücke entlang lärmbelasteter Bahnlinien in Städten und Gemeinden deutlich in ihrer Nutzung eingeschränkt sind, und welchen Wertverlust die Eigentümer erleiden, bzw. wird die Bundesregierung diese Daten so bald wie möglich durch geeignete Untersuchungen ermitteln lassen, falls diese Daten nicht zur Verfügung stehen?
11. Inwiefern wird die Bundesregierung Punkt 5 der „Entschließung des Bundesrates zur Verminderung des Bahnlärms“ vom 15. April 2011 (vergleiche Bundesratsdrucksache 151/11) umsetzen, der vorschlägt, die Lärmaktionsplanung nach § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes an das Eisenbahn-Bundesamt zu übertragen?
12. Bis wann wird das am 5. Juli 2011 unterzeichnete Eckpunktepapier über eine Einführung lärmabhängiger Trassenpreise rechtsverbindlich umgesetzt?

13. Um wie viel Prozent sollen die Trassenpreise für nicht komplett sanierte Güterzüge steigen?
14. Mit welchen Kosten wird für die Einrichtung der Erfassung lärmabhängiger Trassenpreise gerechnet, und wer trägt diese Kosten?
15. Welche Beträge sind für die vorgesehene Kofinanzierung des Fonds bei der DB Netz AG aus dem Bundeshaushalt im Haushaltsplan 2012 und in der mittelfristigen Finanzplanung bis 2016 vorgesehen?
16. Werden diese Beträge zu Lasten der Mittel für das Lärmsanierungsprogramm des Bundes erfolgen oder zusätzlich zur Verfügung gestellt?
17. Gibt es eine gesetzliche Grundlage, um Nachtfahrverbote für besonders lärmintensive Güterzüge zu verhängen?

    Wenn ja, welche Grundlage ist es, und sind in der Vergangenheit Nachtfahrverbote ausgesprochen worden?

    Wenn nein, plant die Bundesregierung eine gesetzliche Grundlage, um Nachtfahrverbote für besonders lärmintensive Güterzüge aussprechen zu können?

Berlin, den 26. August 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333